

25^e réunion publique du débat public sur le projet de LGV POCL **Jeudi 19 janvier 2012, à GIEN (Loiret)**

Cette synthèse analytique des débats n'est pas un verbatim (une transcription intégrale) des échanges ; celui-ci est disponible sur le site du débat www.debatpublic-lgv-pocl.org tout comme la vidéo de la réunion – qui a été intégralement filmée – et les diapositives présentées par la CPDP et le maître d'ouvrage en support de leurs interventions.

La CPDP, selon les termes de sa mission, ne prend pas ici position sur le fond et ne propose pas d'analyse. Elle retient, en revanche, librement, les éléments qui lui ont paru marquer le contenu et la progression des débats.

La 25^e réunion publique du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, sur le thème « *La LGV POCL et les enjeux environnementaux : milieux agricoles et urbains* », a duré un peu plus de 3 heures et réuni 290 personnes à Gien, le jeudi 19 janvier 2012.

PRINCIPAUX THEMES ABORDES AU COURS DE LA REUNION PUBLIQUE

- 1. Plusieurs responsables agricoles déplorent que le dossier du maître d'ouvrage se préoccupe peu du monde agricole et que les études de RFF sur le risques d'impact environnemental aient été plus « fouillées » que les études sur le risque d'impact sur l'activité agricole.**
- 2. Les représentants des agriculteurs craignent la « double peine » que constituent, à leurs yeux, les compensations environnementales après les emprises foncières nécessaires à la construction d'une ligne ferroviaire. Ils demandent qu'elles s'exercent en utilisant les terrains les moins productifs.** RFF répond que ce sera recherché en priorité et que les compensations ne se feront que dans le cadre d'accords à l'amiable et d'une démarche volontaire des propriétaires, qui seront indemnisés.
- 3. L'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture (APCA) déplore n'avoir pas été consultée lors des réflexions préparatoires sur la ligne POCL et demande à être associée à l'identification des enjeux agricoles des régions traversées et à participer aux réflexions sur le choix des scénarios afin d'éviter que l'impact agricole ne soit « dramatique ».** RFF regrette cet oubli et dit que l'APCA sera associée à la suite du projet.
- 4. Entre les élus de l'est et de l'ouest du département se manifestent des dissensions, qui se traduisent en particulier par le choix de scénario : ainsi, en particulier, La Ferté Saint-Aubain et l'agglomération d'Orléans Val-de-Loire penchent pour Ouest tandis que La Charité-sur-Loire ou Gien préfèrent Médian.** Les partisans de Médian insistent sur le fait « qu'il est le seul à permettre une bonne desserte d'Orléans et de Gien » et à donner « un peu de dynamisme à l'Est du département ».
- 5. Des agriculteurs du sud francilien demandent que la LGV passe en souterrain dans l'Essonne afin que ce département qui perd 450 hectares de terres agricoles puisse faire l'économie des 700 hectares d'emprise prévus par un passage en aérien.**
- 6. Sont également évoquées l'ouverture d'une ligne Orléans-Châteauneuf-Gien et la rénovation des lignes existantes.**



. **Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public**, ouvre la réunion, « la dernière, à proprement parler, du débat public avant les deux réunions de clôture ». Il donne la parole au maire de Gien pour le traditionnel mot d'accueil.

. **Jean-Pierre Hurtiger, maire de Gien**, explique que l'est du département est considéré comme « l'enfant pauvre du secteur » et qu'il est temps que ses populations puissent « bénéficier d'une équité en termes de qualité de vie et de développement économique ».

. **Michel Gaillard** rappelle ce qu'est le débat public, ses objectifs, modalités et règles, et présente les membres de la Commission particulière (*le diaporama utilisé comme support de présentation est mis en ligne sur le site du débat public www.debatpublic-lgv-pocl.org*).

Il explique que le débat public se situe très en amont dans la vie d'un projet, qui est donc « encore amendable ». Le débat public, dit-il, pose d'abord la question de l'« opportunité » du projet, des fonctionnalités du projet et de ses objectifs. Il rappelle les principes de transparence, de l'équivalence des opinions exprimées et de l'argumentation. Participer aux réunions publiques, souligne-t-il, est le « moyen le plus efficace de contribuer au débat ».

Il rappelle que ce dernier s'achèvera le 31 janvier et qu'il y aura deux réunions de clôture : le 24 janvier à Clermont-Ferrand et le 25 à Orléans. Après le 31 janvier il sera impossible de poser des questions et de soumettre des contributions sur le site Internet du débat public.

Il rappelle que, dans les deux mois après la fin du débat public, la CNDP en publiera le compte-rendu et le bilan, puis que dans les trois mois suivants, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision sur la poursuite du projet. Si le projet est poursuivi, précise le président de la CPDP, le maître d'ouvrage devra organiser une concertation jusqu'à l'enquête publique et la loi prévoit qu'il mette en discussion les modalités de cette concertation durant le débat public.

Il rappelle enfin que la Commission Particulière du Débat Public « ne se prononce pas sur le fond du dossier » et ne « dictera aucun choix ».

. **Marie-Françoise Sévrain, membre de la CPDP**, qui anime la réunion, explique son déroulé : une première partie sera consacrée au thème de l'agriculture et une seconde partie aux effets éventuels de l'infrastructure sur le cadre de vie et notamment sur les nuisances sonores.

. **Thomas Allary, directeur du projet de RFF**, rappelle les enjeux de POCL.

Le projet, inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2009, repose, dit-il, sur « deux piliers » découlant des quatre objectifs fixés par l'Etat :

1. desservir le centre de la France par la grande vitesse ferroviaire :

- . relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse ;
- . assurer un temps de parcours Paris-Clermont inférieur à 2 heures ;
- . améliorer la desserte de Bourges et des 13 villes du « grand Centre » ;

2. répondre à la saturation de la LGV entre Paris et Lyon :

- . constituer un itinéraire alternatif pertinent à l'actuelle LGV Paris-Lyon.

RFF a donc réalisé des études avec ses partenaires, l'Etat et les cinq Régions concernées, à partir desquelles quatre grands scénarios ont été élaborés : Ouest-Sud, Ouest, Médian et Est. Ces quatre scénarios ont des hypothèses d'accès en Île-de-France et en région lyonnaise communes. Trois de ces scénarios, Ouest, Médian et Est, ont deux variantes d'arrivée possible sur Lyon : soit par Roanne et les Monts du Lyonnais, soit par Mâcon, en doublant dans ce cas-là la ligne existante entre Mâcon et Lyon. Le débat présente également trois options (qui ne sont, pour le moment, pas intégrées, en termes de coûts, au projet) : la

création d'une gare à Orly, la desserte de Saint-Etienne par Roanne et un raccordement direct de la ligne à Lyon Perrache sans passer par Lyon Part-Dieu.

Il explique que la LGV POCL ne peut pas desservir les 13 villes concernées par le projet. Le principe est donc « de réaliser une LGV qui passe au milieu de ces 13 villes » et « d'utiliser le réseau existant pour que les TGV puissent aller dans chacune des villes concernées par le projet ».

Dans le scénario Ouest-Sud par exemple, pour aller de Paris à Clermont-Ferrand, le TGV partirait de Paris et utiliserait la ligne à grande vitesse jusqu'au nord de Vichy, puis le réseau existant pour aller jusqu'à Clermont-Ferrand. « C'est, dit Thomas Allary, le train qui va changer de réseau, ce n'est pas l'usager qui va changer de train. »

Parallèlement, aucun train ne pourrait se rendre successivement dans les 13 villes concernées, plusieurs types de TGV seraient donc mis en circulation pour desservir toutes ces villes.

Le moment venu, la desserte sera mise en place par les opérateurs de la ligne. Pour le moment, RFF a élaboré des hypothèses de desserte sur la base d'un seul objectif : que les dessertes soient économiquement viables (remplir les trains).

Les propositions de RFF pour la concertation d'après débat public

.En juin 2012, explique **Thomas Allary**, RFF rendra publique sa décision : soit le projet n'est pas poursuivi, soit il l'est et, dans ce cas, les études pourraient être poursuivies sur un ou plusieurs scénarios.

Dans le cas où le projet serait poursuivi, de nouvelles études seront lancées pour aboutir à un tracé technique précis, qui sera, à leur terme, présenté à l'enquête d'utilité publique. Parallèlement au dispositif de gouvernance du projet (un comité de pilotage réunissant l'Etat, RFF et les collectivités concernées) qui validera les études et évoquera la question du financement, un dispositif de concertation sera mis en place, impliquant le public et le maître d'ouvrage.

On peut imaginer, explique Thomas Allary, outre des moyens d'information sur l'avancement du projet et des études, incluant en particulier un site web dédié, l'organisation :

- d'ateliers thématiques réunissant des experts du territoire (des techniciens, des collectivités, associations concernées,...) pour débattre de points particuliers du projet : problématique des gares nouvelles ou des arrêts dans des gares existantes, problématique environnementale, etc.

- de commissions consultatives rassemblant les élus des territoires concernés qui apporteraient leur connaissance du territoire en complément des travaux techniques des ateliers thématiques.

Enfin, RFF pourrait demander à la CNDP de désigner un garant de la concertation chargé de « suivre l'ensemble de ce dispositif et de garantir au public que l'information est complète, que le dispositif est respecté et que, surtout, il est fructueux ».

RFF : dans tous les scénarios, le risque d'impact environnemental est réel

. **Marie-Françoise Sévrain** donne la parole à **Corinne Roecklin**, chargée d'études environnement de la mission POCL de RFF, qui explique la méthodologie utilisée pour évaluer le risque d'impact environnemental.

. RFF, dit-elle, a commencé par un diagnostic environnemental : le recueil de toutes les données existantes concernant les milieux physiques, humains et naturels. Ce recueil a été

enrichi à l'occasion de séminaires sur l'environnement et des réunions régionales réunissant l'ensemble des acteurs locaux. Ce qui a permis, par exemple, de recenser non seulement les parcs naturels de l'aire d'étude mais aussi les projets de création de parcs. Ces données ont ensuite été hiérarchisées : on a attribué un niveau de sensibilité à chaque enjeu recensé puis toutes ces données ont été intégrées dans des systèmes d'information géographique (SIG), pour diviser l'aire d'étude –62 000 km²- en carrés de 20 mètres sur 20 mètres, où sont identifiés des enjeux forts ou un cumul d'enjeux.

Le risque d'impact de chaque scénario a été évalué, à l'intérieur de couloirs de 10 kilomètres de large correspondant aux scénarios, en fonction de la sensibilité des enjeux, des possibilités d'évitement et des possibilités de réduction et de compensation.

Nous avons constaté, dit-elle que, quel que soit le scénario retenu, le risque d'impact sur l'environnement serait réel. Corinne Roecklin précise que l'espace agricole réunit des enjeux économiques, paysagers et environnementaux et que sa sensibilité est donc forte mais, à ce stade des études, elle est équivalente dans les quatre scénarios. A ce stade des études, on ne peut donc avoir qu'une approche qualitative et non quantitative de l'aire agricole.

A ce stade des études, précise-t-elle, les scénarios Ouest-Sud et Ouest présentent pour le milieu naturel un risque plus fort, lié notamment à la traversée du Val de Loire et de la Sologne, tout comme les variantes de passage par Mâcon représentent aussi des enjeux plus forts pour le milieu naturel du fait de la traversée de la Dombes, au nord de Lyon.

Sur la biodiversité, il y aurait, explique la chargée d'études de RFF, des impacts directs (création d'emprises, interruption des continuités écologiques...), des effets induits (perturbation des milieux, effets de lisière, risques de mortalité pour la faune, risque de propagation d'espèces invasives ...), mais aussi des effets indirects liés notamment aux aménagements fonciers (réorganisation des parcelles agricoles et risques d'étalements urbains..).

Comment limiter les risques d'impacts ?

Il faut s'attacher, dit Corinne Roecklin, à éviter les enjeux les plus sensibles au niveau forestier et agricole. Quand on ne pourra pas éviter, il faudra tâcher de réduire l'impact, par exemple en rétablissant l'outil économique pour que l'activité agricole puisse continuer, pour assurer la transparence écologique de la ligne, pour aménager les espaces attenants à la ligne, etc. Si l'impact reste notable, RFF mettra en place des mesures de compensation, par exemple en recréant des milieux équivalents pour lutter contre la perte de biodiversité.

Compenser, dit-elle, consiste « à créer un milieu naturel équivalent pour lutter contre la perte de biodiversité qui aura été engendrée par le projet ». Pour recréer un milieu naturel équivalent, il faudra identifier un terrain présentant les mêmes potentialités écologiques, en assurer la maîtrise foncière (base du volontariat ou d'un accord à l'amiable) puis mettre en place une gestion adaptée à l'enjeu écologique, toute la démarche étant entièrement financée par le maître d'ouvrage.

. **Marie-Françoise Sévrain** donne la parole à **Patrick Linsal**, responsable de l'action foncière à RFF.

. Plusieurs outils existent, explique-t-il, dans la législation foncière, pour tenter de réduire l'impact sur les surfaces agricoles (qu'elles concernent les propriétaires, les exploitants, les organismes socio-économiques, ...) dans le Code rural (mesures liées à l'aménagement foncier qui débouchent sur des reconversions ou des délocalisations) et le Code forestier. Il

faut y ajouter le Code de l'expropriation, qui garantit les droits des propriétaires, des exploitants et des locataires, mais qui n'est mis en œuvre que dans moins de 5% des cas sur une ligne LGV.

Aujourd'hui, poursuit **Patrick Linsal**, il est difficile de mesurer les risques d'impacts du projet sur telle ou telle exploitation. Si le projet est poursuivi, RFF mettra en place des études spécifiques qui permettront de déterminer les impacts au niveau des parcelles et des exploitations qu'il sera nécessaire de protéger.

« RFF aura besoin de l'expertise des agriculteurs eux-mêmes »

Une fois réalisé l'état des lieux, il faudra se rendre sur les lieux et mettre en place une convention de partenariat entre les deux parties. Il s'agira dans un premier temps d'échanger sur « les conditions techniques et financières de pénétration dans les propriétés agricoles », puis en particulier sur les dommages collatéraux pouvant subvenir lors de la construction d'une ligne nouvelle.

RFF effectuera diverses investigations géotechniques, puis des sondages et des diagnostics dans les sols.

L'aménagement foncier lui-même sera piloté par les collectivités, RFF restant le financeur. D'autres solutions pourront, selon les cas, être envisagées comme la réserve foncière (l'acquisition de zones agricoles qui pourront être utilisées en compensation).

« Une LGV à double voie consomme environ 10 hectares au kilomètre » poursuit **Patrick Linsal**, et un certain nombre de préjudices résiduels seront à traiter. RFF aura besoin de l'expertise des agriculteurs eux-mêmes et de spécialistes de la question afin de réparer les préjudices ou de « trouver des compensations à l'ensemble des préjudices que la LGV aura pu causer sur le territoire ».

Si le projet est poursuivi, explique-t-il encore « nous aurons à nous rencontrer souvent pour décider ensemble des mesures spécifiques », explique-t-il, car « il y a des choses que nous ne connaissons pas et que nous avons besoin d'apprendre de vous ».

. **Marie-Françoise Sévrain** donne alors la parole à la salle.

« En Ile-de-France, la LGV POCL représenterait une perte d'environ 700 hectares, c'est-à-dire 7 exploitations »

. **Denis Rabier**, vice-président de la **Chambre d'agriculture d'Île-de-France**, précise que la moitié de l'espace francilien est agricole. Les lois Grenelle, dit-il, posent le principe de réduction de la consommation des espaces agricoles de moitié. Il est surpris de voir que les études RFF parlent si peu de l'agriculture.

L'agriculture francilienne, explique-t-il, subit une pression foncière plus forte qu'aucune autre région française. Par exemple, en Île-de-France ouest, « ce sont entre 1 300 et 2 000 hectares qui seront pris chaque année sur les terres agricoles » du fait d'autres projets d'infrastructures (Ligne nouvelle Paris-Normandie, Grand Paris, TGV Roissy-Picardie, etc.). L'Essonne perd environ 450 hectares de terres agricoles par an. La LGV POCL, dit-il, représenterait une perte d'environ 700 hectares, c'est-à-dire 7 exploitations. Il estime que la région est en train de mourir à cause de ces projets qui découragent l'installation de jeunes agriculteurs.

Denis Rabier pose deux conditions à la réalisation du projet : qu'il passe en souterrain, mais beaucoup plus loin que Brétigny, ou qu'il suive des infrastructures linéaires existantes.

. **Patrick Theet**, secrétaire de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France, revient sur l'impact économique du projet pour les exploitations agricoles en Île-de-France. Il explique que l'économie agricole repose sur trois conditions de fonctionnement :

- l'existence d'entreprises d'amont et d'aval – or, déjà aujourd'hui, dit-il, des filières ferment faute de transformateurs à des distances raisonnables ;
- les possibilités de circulation des engins agricoles – l'effet de coupure engendré par le passage de la LGV impliquera des parcours plus longs, ce qui pèsera sur la rentabilité des exploitations ;
- des structures d'exploitations agricoles cohérentes – or, le passage de la LGV va venir fragmenter le parcellaire et les exploitations.

Il estime que l'équilibre de ces trois principes sera mis à mal par le projet POCL. La Chambre d'Agriculture d'Île-de-France est donc, dit-il, opposée à sa réalisation.

RFF : une desserte de Gien, dans le scénario Médian, aurait un coût supplémentaire de 70 millions d'euros et un gain de 140 000 voyageurs nouveaux

. **Thomas Allary** explique que si Montargis et Gien ne se trouvent pas sur la carte du projet c'est que ces deux villes ne font pas partie des treize directement concernées par POCL. RFF a néanmoins travaillé sur la possibilité d'une desserte de Gien, dans le cas d'un scénario Médian. Le coût supplémentaire du raccordement a été estimé à 70 millions d'euros et le temps de parcours serait de 40 minutes pour un trajet Paris-Gien et de 1h20 pour Paris-Nevers en gare centre.

Concernant le potentiel de fréquence, trois TGV pourraient desservir Gien et, dans la continuité, Briare, Cosne, La Charité et Nevers en gare centre ».

Néanmoins, cela entraînerait, explique RFF, de réduire la desserte en Corail Intercités de toutes ces villes. Pour Nevers, on pourrait imaginer 3 Corail Intercités et 3 TGV en gare centre, mais le potentiel de desserte de la gare nouvelle passerait de 7 à 6 trains par jour. Dans ce scénario, on comptabiliserait 140 000 voyageurs nouveaux, un chiffre à comparer avec le chiffre global de 5 à 6,5 millions de voyageurs nouveaux par an pour POCL. En termes socio-économiques, dit Thomas Allary, « ce scénario génère une valeur supplémentaire mais elle est faible et n'aurait pas d'effet sur la comparaison entre les scénarios ».

Thomas Allary indique que les conditions mises en avant par la Chambre d'Agriculture d'Île-de-France ont bien été notées par RFF.

Il explique aussi que des études complémentaires ont été réalisées, qui portent de « nouvelles variantes en Île-de-France avec un raccordement un peu au sud de Brétigny et l'utilisation du réseau existant jusqu'à Étampes, voire au sud d'Étampes ».

. **Patrick Linsal**, revient sur « les moyens de limiter les dégâts ». L'aménagement foncier ne peut, dit-il, résoudre tous les problèmes. L'objectif premier d'un aménagement foncier est de restructurer les exploitations concernées, c'est-à-dire d'envisager la possibilité de « pouvoir basculer d'un côté ou de l'autre de la LGV la plus grande partie de l'exploitation, sinon la totalité » ; ce qui, dit-il, est possible « 9 fois sur 10 ».

Pour les déplacements des engins agricoles, RFF s'engage à ce que les gabarits des rétablissements routiers soient adaptés aux engins utilisés par les exploitations agricoles. S'il subsistait des préjudices, des cas d'allongement de parcours, RFF s'engage à ce qu'ils soient pris en charge par le maître d'ouvrage, le temps de trouver des solutions alternatives.

L'aménagement foncier, dit-il également, supprimera un certain nombre de voiries qui constituent une emprise supplémentaire. Par ailleurs, comme c'est le cas sur d'autres projets, il sera proposé à la Chambre d'agriculture que RFF prenne en charge le déplacement des drainages et du système d'irrigation nécessaire avant les travaux de génie civil.

. **Christian Boulot, président de la Communauté de Communes Giennesoises**, explique que les 11 communes du canton ont voté une motion en faveur du scénario Médian avec la possibilité d'une gare nouvelle. Pour trois raisons : les élus du Giennesois souhaitent un désenclavement du territoire, le scénario Médian est considéré comme étant économiquement le plus intéressant et celui qui représenterait le moindre impact environnemental.

« Pourquoi les études environnementales sont-elles plus poussées que les études agricoles ? »

. **Michel Masson, représentant de l'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture, et président de la FDSEA du Loiret**, et intervenant comme expert à la demande de la CPDP, s'associe à l'inquiétude des agriculteurs franciliens.

Les Chambres d'agriculture, dit-il, s'inquiètent aussi de ce projet, car « elles n'ont pas été consultées au préalable », alors que 80% voire 90% du linéaire passera sur des terres agricoles et forestières. L'APCA demande donc à être associée à l'identification des enjeux agricoles des régions traversées et à participer aux réflexions sur le choix des scénarios, afin d'éviter que l'impact agricole ne soit « dramatique ».

Il pense que la première logique, avant de réduire ou compenser, serait d'éviter de consommer un maximum de terres, grâce à une étroite collaboration entre l'APCA et RFF. Il déplore que « le risque d'impact sur l'environnement soit mieux étudié que le risque d'impact sur l'espace agricole » et demande de nouvelles études, pour l'espace et l'activité agricoles, pour « chaque fuseau et chaque scénario ».

Concernant le protocole d'indemnisation il estime également qu'il devra être « très fouillé et adapté » à chaque département, car les problématiques rencontrées varient.

Les compensations environnementales, avertit-il, ne doivent pas se transformer en double ou triple peine pour les agriculteurs : on amputerait une zone agricole pour faire la ligne et on reviendrait à nouveau amputer l'espace agricole pour compenser les dégâts sur l'environnement. Il demande donc à ce que les compensations environnementales n'excèdent pas l'impact produit, selon le principe du « 1 pour 1 », et soient prévues sur des « terrains qui n'ont aucune valeur agricole productive », comme les friches industrielles par exemple.

Le secteur agricole, dit-il, devrait être mieux pris en considération dans un pays où il est le premier exportateur et deuxième employeur.

En tant que président de la FDSEA du Loiret, dit-il encore, les scénarios Ouest et Ouest-Sud ne lui « posent pas de problème », car « ils permettent de se rapprocher au maximum à l'infrastructure existante », alors que les scénarios Est et Médian doubleraient, voire tripleraient l'emprise foncière.

. **Thomas Allarya** « bien noté la volonté de concertation des agriculteurs » et précise que l'agriculture sera un des thèmes au programme des ateliers thématiques de la concertation publique d'après débat public. RFF, dit-il, a tenté d'associer au maximum le monde agricole à ses études en invitant les Chambres régionales d'Agriculture. Il regrette que l'Assemblée permanente n'ait pas été conviée plus tôt. C'est, dit-il, un « oubli regrettable ».

. Sur le principe d'une compensation « 1 pour 1 », **Corinne Roecklin**, précise que la décision n'appartient pas à RFF mais à l'Etat, via des services déconcentrés comme la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement). Elle confirme

que les compensations seront réalisées sur les terrains les moins productifs et ne se feront que dans le cadre d'un accord amiable relevant d'une démarche volontaire des propriétaires, qui seront indemnisés.

Elle précise que l'emprise foncière des scénarios Ouest-Sud et Ouest n'est pas moins importante que celle des scénarios Médian et Est. En effet, le jumelage évoqué avec une autre infrastructure, dans le cadre des scénarios Ouest et Ouest-Sud, serait effectué dans une zone Natura 2000, la Sologne, sur plus de 70 kilomètres, ce qui impliquerait des compensations écologiques importantes.

. **Michel Masson** explique que l'APCA souhaite que les mesures envisagées soient basées sur des études scientifiques précises et que leur efficacité soit scientifiquement prouvée par des cabinets indépendants.

« Une ligne peut passer en Sologne »

. **Philippe Froment, maire de la Ferté Saint-Aubin**, estime que l'objectif de doubler Paris-Lyon, tout en desservant mieux le centre de la France, et donc en le valorisant, fait du projet POCL un projet dont l'opportunité est réelle. Néanmoins, il s'interroge sur la faisabilité financière du projet, « étant donné que les collectivités devraient verser entre 9,5 et 12,2 milliards d'euros ». La priorité, dit-il, devrait être donnée à l'amélioration du réseau existant et, pourquoi pas, à l'ouverture de lignes, comme Orléans-Chartres ou Orléans-Châteauneuf, avec une possibilité de prolongement vers Montargis et Gien. L'intermodalité doit être favorisée, poursuit-il, en déplorant que « Gien soit délaissé en termes de routes ». Enfin, sur le plan environnemental, il pense que le scénario Ouest permet d'atteindre « tous les objectifs qui sont assignés ». Une ligne, dit-il, peut passer en Sologne, quelles que soient les mesures compensatoires à mettre en place.

. **Gaëtan Gorce, sénateur-maire de La Charité-sur-Loire**, défend le scénario Médian. C'est celui, dit-il, qui par rapport aux scénarios Ouest, « a le moins d'impact sur l'environnement ». Il demande à RFF de réexpliquer la comparaison des impacts environnementaux du scénario Médian et des scénarios Ouest. D'autre part, dit-il, le scénario Médian est le seul à même de desservir le bassin de population « Briare/Gien/Cosne/sud de l'Yonne/nord du Cher ». Dans tous les cas, dit-il, « Orléans gardera ses 9 liaisons quotidiennes directes avec Paris » alors que, dans le cas d'un scénario Ouest, « Gien et Cosne perdront leur desserte ».

. **Charles-Eric Lemaignan, président de la Communauté d'agglomération Orléans Val de Loire**, estime que doubler la ligne Paris-Lyon en faisant également de l'aménagement du territoire permettra d'une part de « désenclaver les régions du Centre, oubliées par le TGV », et d'autre part, de « rendre le projet finançable ». Pour arriver à une solution de financement, dit-il, « un accord des collectivités locales est nécessaire ». Il conteste la méthode de classement des niveaux de sensibilité environnementale, déplorant « qu'il y ait si peu de matière dans les études à propos du milieu agricole ». Il faut, estime-t-il, « utiliser au maximum les couloirs de nuisances existants afin de diminuer l'impact environnemental de la ligne ». Il soutient le principe d'aménagement des voies ferrées existantes et la demande de réouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf, avec un prolongement jusqu'à Gien.

« Jumeler la LGV POCL à l'A71 n'est possible que sur 10 km et impliquerait un surcoût d'environ 20 % »

. **Corinne Roecklin** revient sur l'éventualité d'un jumelage des infrastructures en Sologne. Un jumelage parfait, dit-elle, n'est pas possible. Sur une LGV, explique-t-elle, le TGV roule à 320 km/heure, ce qui crée des contraintes spécifiques pour l'infrastructure. Si une autoroute peut « slalomer entre les enjeux environnementaux rencontrés », une LGV ne pourrait jamais se le permettre. L'A71, dans sa traversée de la Sologne, évite certains enjeux que la LGV ne pourrait éviter. En outre, un jumelage à l'autoroute impliquerait de prendre en compte des échangeurs autoroutiers (mais également les péages, les aires de repos, etc.), ce qui nécessiterait des travaux supplémentaires : on estime aujourd'hui que jumeler la LGV POCL à l'A71 impliquerait un surcoût d'environ 20 %.

Une étude exploratoire pour évaluer cette possibilité a toutefois été menée. Elle montre que la LGV devrait franchir l'autoroute à plusieurs reprises et ne pourrait suivre ses courbes, créant des zones de délaissés, le plus large atteignant 300 mètres de long. Au final, il semblerait que sur les 70 kilomètres de traversée de la Sologne, seulement 10 seraient jumelables avec moins de 50 mètres d'écart entre les deux infrastructures. Au total, dit Corinne Roecklin, la LGV consommerait environ 700 hectares de foncier en Sologne plus 400 hectares supplémentaires de zones délaissées. Comme il s'agit d'une zone Natura 2000, précise RFF, « cela impliquerait des compensations écologiques importantes ».

« Les scénarios Ouest et Ouest-Sud, dans ce secteur-là, conclut Corinne Roecklin, seront beaucoup plus consommateurs de foncier, et notamment de foncier agricole, que les scénarios Médian et Est ».

. **Thomas Allary** rappelle que « Orléans ne serait en rien un cul-de-sac, quel que soit le scénario retenu ». Il y aurait, dit-il, des trains Paris-Orléans, des trains Paris-Blois qui s'arrêteraient à Orléans, ou encore des Roissy-Marseille qui s'arrêteraient à Orléans. Il précise également que, quel que soit le scénario, les trains devront sortir de la LGV pour desservir la gare d'Orléans.

. **Martine Rageay, citoyenne**, précise que si l'Île-de-France « souffre d'une trop grande pression foncière », le centre de la France souffre, lui, d'un « manque », lié au déséquilibre entre les régions. Elle se prononce en faveur du désenclavement de la région « qui devrait être mieux desservie ».

. **Jean-François Sullet, chef d'entreprise**, constate que sa région, le Giennois, « s'appauvrit depuis quelques années ». Il est heureux d'être installé à Orléans, mais estime que « l'est du département va mal ». « Messieurs de RFF, si vous voulez redynamiser un peu l'est du département, profitez-en, c'est le moment », conclut-il.

. **Jean-Noël Cardoux, sénateur du Loiret**, « élu de l'est de la Région », approuve Gaëtan Gorce. Tous les élus du Loiret, dit-il, soutiennent l'opportunité du projet POCL. Mais, rappelle-t-il, le Conseil général est « partagé entre ceux qui soutiennent le scénario Médian et ceux qui soutiennent le scénario Ouest ».

La logique d'aménagement du territoire dans laquelle nous sommes, dit-il, conduit à choisir le scénario Médian, qui est « le seul à permettre une bonne desserte d'Orléans et de Gien et à donner un peu de dynamisme à l'Est du département ».

Sur le risque d'impact environnemental, il attend « plus d'arguments ». Le scénario Ouest-Sud est selon lui « rédhibitoire », car « il couperait la forêt de Tronçais en deux ».

. **Anne Leclercq, conseillère régionale du Centre**, rappelle la position de la Région en faveur scénarios Ouest ou Ouest-Sud. « Néanmoins, la priorité de la Région n'est pas POCL »,

précise-t-elle. C'est, dit-elle, « d'irriguer au maximum par la création de liens entre les différents territoires ». Notre dernier combat, ajoute-t-elle, est de « relier Gien avec Orléans mais aussi de moderniser et sécuriser la ligne vers Paris ». Les impacts du projet sur l'espace agricole du Centre doivent, dit-elle, « être sérieusement pris en considération », car l'agriculture d'élevage est concernée, qui est « le type d'agriculture le plus lié à l'écologie ». Elle suggère donc qu'au lieu « de compenser, on évite de traverser ce territoire ».

. **Florent Lepretre, agriculteur dans le Loir-et-Cher, représentant la Chambre d'agriculture du Loir-et-Cher et agriculteur en Sologne**, appelle à « la cohérence sur le gaspillage du foncier ». Il faut, dit-il, essayer de jumeler la ligne POCL à l'A71 et à la ligne TGV Orléans-Bourges.

Dans l'Ain, dit-il, on a réussi à ne pas gaspiller de foncier, « en créant seulement 11 mètres d'emprise ». Dire « qu'au vu de la biodiversité », il n'est pas possible de traverser la Sologne, « ne sert à rien », « tant qu'on n'aura pas mis l'énergie nécessaire à réfléchir ».

. **Mathilde Natter, membre de l'Union Viticole Sancerroise, habitante du Cher**, rappelle que « l'appellation Sancerre est opposée au scénario Médian », pour les impacts environnementaux qu'il causerait sur le paysage sancerrois.

Les viticulteurs, dit-elle, veulent « un scénario qui réponde à l'outil d'aménagement du territoire de la Région Centre. Elle reproche à RFF des expropriations passées et de « s'attaquer au Sancerrois ».

. **Maurice Cauquis, Comité de défense des usagers des services publics**, réaffirme la position du Comité en faveur du scénario Médian. Le Comité, dit-il, restera vigilant pour que la rénovation et l'amélioration du réseau existant soit effective, car c'est une demande forte des usagers qui se rendent en région parisienne. Le Comité veillera également à ce que « le financement destiné à l'ouverture de la ligne Orléans-Châteauneuf-Gien ne soit pas détournée au profit de la LGV POCL ».

« Il faut un arrêt à Gien, pour l'implantation d'entreprises »

. **Michel Tissier, anime le groupe « Gien Gare TGV »** qui milite pour le passage de la LGV POCL par Gien. Sur les quatre scénarii proposés, le groupe a choisi de défendre le scénario Médian, avec un arrêt à Gien. C'est, dit-il, indispensable à l'implantation d'entreprises dans la région, car « le rail est la solution pour organiser efficacement et écologiquement le déplacement des cadres décideurs ».

La volonté de développement de la région, dit-il, se base également sur des principes de protection de l'environnement : préférence écologique du rail sur la route, développement harmonieux des territoires, équilibre entre agglomérations, zones urbaines et rurales », en opposition au « développement démesuré de quelques mégapoles » et à la « désertification de territoires entiers comme le nôtre ».

. **Pierre Marcille, vice-président de la Chambre d'agriculture d'Île-de-France et agriculteur sur la commune de Vert-le-Grand**, souhaite recentrer le débat sur l'agriculture. Le département de l'Essonne, dit-il, pourrait être concerné par la sortie d'un tunnel de POCL. Or, dit-il, le plateau de Vert-le-Grand fait l'objet d'une réflexion globale d'organisation et de structuration et, depuis peu a été créé « un espace agricole réunissant agriculture traditionnelle, agriculture biologique et un équipement de recherche d'envergure européenne ». Comment, demande-t-il, peut-on alors imaginer aménager la sortie d'un tunnel et faire passer une ligne ferroviaire ?

. **Alain Leboulanger, maire d'Isdes**, soutient le scénario Médian, « car la ville d'Orléans, dans les années à venir souffrira d'un problème d'encombrement ».

RFF ne peut garantir un jumelage qui préserve tous les enjeux environnementaux

. **Thomas Allary** rappelle que RFF ne dispose actuellement « d'aucune étude technique pour un tracé précis de la ligne ». Nous sommes, dit-il, au stade du débat public, où RFF présente des hypothèses de scénarios. Au fil des études, au fur et à mesure que la zone de passage se rétrécira, il faudra, dit-il, « préciser les risques d'impacts afin de voir comment éviter les zones les plus sensibles ». Un jumelage d'infrastructures en Sologne n'a pas été écarté, dit-il. « Nous avons seulement dit que le risque d'impact était plus important parce que la ligne traverserait des zones dont les sensibilités ont été jugées plus fortes », ajoute-t-il. A ce stade, précise-t-il, RFF ne peut garantir un jumelage qui réponde à toutes les problématiques environnementales. Il est évident, souligne-t-il, qu'il est plus facile de faire un jumelage dans l'Ain, « où les infrastructures sont en ligne droite ».

Le directeur du projet POCL précise enfin, qu'au stade actuel des études, il est impossible de déterminer à quel endroit pourrait éventuellement être réalisée une sortie de tunnel dans la zone de Brétigny.

. **Corinne Roecklin** revient sur les grandes sensibilités environnementales liées aux scénarios de passage de la LGV. Pour la famille de scénarios Ouest, ce serait la traversée de l'agglomération d'Orléans, celle de la Sologne et celle du Berry. Pour Médian et Est, la traversée d'une zone agricole et de la Loire, la passage entre le Pays Fort et le vignoble du Sancerrois, puis le Bec d'Allier.

Les risques d'impact sur le milieu humain désignent les impacts acoustiques ou vibratoires, visuels, ou paysagers. Les risques d'impact peuvent également être indirects mais temporaires (pendant les travaux) ou indirects et plus étalés dans le temps (étalement urbain au niveau des gares nouvelles).

Si éviter ces impacts n'est pas possible, rappelle-t-elle, il s'agirait donc de les réduire. Si réduire n'est pas suffisant, des compensations seraient mises en place, en particulier des compensations économiques.

. **Anne Guerrero, chargée de mission Environnement et Développement durable, RFF**, fait un rappel sur la question du bruit ferroviaire.

Les émissions sonores d'une voie ferrée, dit-elle, sont liées essentiellement au mécanisme de contact entre la roue et le rail. Selon la vitesse à laquelle le train roule, le bruit est plus ou moins important. Entre 60 et 320 km/heure, c'est le bruit de roulement qui est prépondérant. Au-delà c'est le bruit d'origine aérodynamique.

Le seuil de 0 dB, dit-elle, correspond au seuil d'audibilité ; le seuil de danger se situe autour de 90 dB et le seuil de la douleur autour de 120 dB. Pour le passage d'un train, les niveaux sonores maximum admissibles varient en fonction de la période de la journée. « En zone d'ambiance sonore modérée, la limite à ne pas dépasser est de 60 dB, alors qu'en zone d'ambiance sonore non modérée, le seuil est à 65 dB », explique-t-elle. Le principe est d'essayer de préserver les zones d'ambiance qui étaient calme auparavant.

Comment limiter le bruit ?

Il faut, explique la chargée de mission Environnement de RFF :

1. s'éloigner au maximum des zones bâties,
 2. jouer sur le profil en long, le niveau de la voie ferrée par rapport au terrain naturel,
 3. favoriser les situations de déblais, afin de réduire au maximum le champ de propagation.
- Elle explique qu'il ne sera pas possible partout d'éviter de créer des zones de bruit. Dans ces cas là, d'autres dispositifs peuvent être mis en place : de type actifs (des obstacles entre la voie ferrée et l'habitat ou murs anti bruit) ou de type « dernier recours » (une protection de façade ou un double vitrage).

. **Xavier Deschamps**, élu solognot, maire de Marcilly-en-Villette et président de la Communauté de communes du canton de La Ferté Saint-Aubin, estime que l'agglomération orléanaise, qui privilégie le scénario Ouest, « se donne bonne conscience » en proposant de « faire moins de dégâts en utilisant la ligne existante » et « de réaliser un jumelage d'infrastructures ». Il dit son opposition au jumelage, car « la Sologne est déjà suffisamment découpée en lanières ».

« Quel est le sens d'un progrès qui artificialise la nature ? »

. **Pierre Kaluzny**, Stop LGV POCL, réaffirme la position du collectif : « Nous nous opposons clairement et définitivement à ce projet. » Le collectif, dit-il, s'interroge sur « le sens d'un progrès qui artificialise la nature ». Il demande quelle est l'opportunité de « dépenser des milliards d'euros pour les besoins de si peu de personnes ». Selon lui, la grande vitesse ne facilite pas les rapports entre les gens mais ne fait que raccourcir les distances.

Il réaffirme que la ligne Paris-Lyon ne sera pas saturée en 2025 et remet en question les objectifs du SNIT. Il met également en doute la corrélation entre grande vitesse et développement économique. Il en appelle aux élus et à la population pour « un aménagement du territoire équilibré et équitable, au lieu de se déchirer, de se diviser, de détruire les terres et l'environnement ».

. **Thierry Soler**, conseiller général du Loiret, déclare que certains élus ne sont pas convaincus de l'opportunité du projet POCL ». Il est certain d'une chose : l'impact sur le secteur agricole sera considérable. Le projet va coûter très cher et le bénéfice pour les régions traversées ne lui paraît « pas comparable aux coûts que cela va engendrer ». Les impacts sur le secteur environnemental, dit-il, sont difficiles à mesurer, car ils n'advieront pas tout de suite, alors que ceux sur le secteur agricole seront visibles « tout de suite ».

Il estime qu'il n'a pas été prouvé que la LGV apporte un bénéfice, d'un point de vue énergétique et climatique, par rapport aux autres modes de transport car les TGV consomment plus d'énergie que les autres trains.

Il s'interroge également sur la nécessité et la fonction sociale du temps gagné.

. **Marius Collot**, maire de Briare, aimerait que l'on parle de moyenne vitesse et de vitesse régulière. Avant POCL, la priorité doit être donnée à une amélioration de la régularité des trains : ce serait moins coûteux et certainement plus utiles aux populations, dit-il.

. **Eric Foucault**, chef d'entreprise et agriculteur, craint que la LGV ne lui enlève son outil de travail. Il souhaite que la ligne longe les couloirs d'infrastructures existants et traverse le département de l'Essonne en souterrain.

. **Sylvie Vauvilliers**, conseillère municipale de Gien, conteste la position de la Région. Elle pose deux questions :

- « Avez-vous déjà envisagé l'accès sur Paris, qui est très encombré, à cause des retards de notre ligne et qu'est-ce que la disparition de 3 Corail Intercités pourrait apporter à la ligne Paris-Nevers en termes de désencombrement ? »
- Quel sera le prix du billet ?

. **Alain Lebigue, retraité**, a l'impression que les impôts payés par l'est du département profitent au développement de l'ouest du département. Il ne comprend pas comment certains peuvent défendre le scénario Ouest. « Veut-on la désertification massive de l'est du département et son déclin ? », interroge-t-il. Il soutient donc le scénario Médian, qui semble présenter moins de contraintes.

. **Bernard Lafitte, instituteur spécialisé et ex-agriculteur dans le Giennois**, s'inquiète : il préférerait que l'argent public serve à améliorer les lignes existantes. Il demande si le TGV améliorera le fret. Car, dit-il, pour désenclaver la région, le fret ferroviaire peut être la solution.

. **Jean-Pierre Hurtiger, maire de Gien**, critique « le comportement des élus qui ne prennent pas en compte les intérêts de l'est du département ».

« L'utilisation du réseau existant dans la traversée d'Orléans ne répondrait pas aux objectifs du projet »

. *Sur l'utilisation de la ligne existante pour le passage de POCL à Orléans.* **Thomas Allary** explique que traverser Orléans sur la ligne existante, augmenterait le temps de trajet Paris-Lyon de 10 minutes. Il faudrait donc, dit-il, revenir sur les objectifs fixés par l'Etat. Mais, ajoute-t-il, un deuxième problème se poserait : si l'on ajoutait le trafic de POCL aux TER, trains de fret, etc., sur l'infrastructure existante, la ligne atteindrait ses limites en termes de capacités. « L'utilisation du réseau existant dans la traversée d'Orléans, résume-t-il, ne répond absolument pas aux objectifs du projet. »

Sur la contribution du mode ferroviaire à la protection de l'environnement. Le directeur du projet POCL rappelle que 95% des émissions de gaz à effet de serre sont causées par les transports routiers et aériens et que le train ne consomme que 1,7% de l'énergie du secteur des transports. Avec la LGV POCL, dit-il, le report modal de l'aérien sur le ferroviaire est donc effectif et contribuerait à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Sur la rénovation du réseau existant. La rénovation du réseau existant, dit Thomas Allary, est déjà la priorité de RFF ; elle fait l'objet d'un plan d'investissement de 13 milliards d'euros d'ici 2015. La création d'une LGV correspond à « d'autres types de déplacements », « et à plus long terme », explique-t-il. Pour Paris-Nevers, la rénovation de l'existant serait plus utile, mais pas pour Paris-Marseille.

Sur la question du prix du billet. Il explique que l'hypothèse qui a été prise est une augmentation de 13 centimes pour chaque minute gagnée. Pour le trajet Paris-Gien, par exemple, le tarif augmenterait donc de 5 euros en moyenne. Mais, rappelle-t-il, ce sera l'opérateur qui appliquera, le moment venu, sa politique tarifaire.

Sur la question du fret ferroviaire. Le projet POCL, dit Thomas Allary, est un projet « voyageurs ». Néanmoins, il aurait pour effet de libérer des sillons sur les lignes existantes, sillons qui pourraient servir au fret, en particulier sur l'axe Paris-Orléans et Paris-Nevers-Clermont-Ferrand.



. **Michel Gaillard, CPDP**, conclut la réunion, en rappelant que la CPDPa estimé qu'il était important d'aborder la question agricole, dans toutes ses dimensions.